

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 52 (1980)
Heft: 4

Artikel: "Blue Light" - "Delta Team" : svolgimento e analisi del fallito "Raid" americano in Iran
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246573>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Blue Light» - «Delta Team» Svolgimento e analisi del fallito «Raid» americano in Iran

Sezione info del CA mont 3

Pubblichiamo, con lievi modificazioni di carattere tecnico e linguistico, la traduzione di uno studio, effettuato «fuori servizio» e senza pretese di «ufficialità», della Sezione informatori del CA mont 3 sull'azione del 24/25 aprile 1980 con la quale gli Stati Uniti hanno cercato, senza successo, di liberare gli ostaggi in mano agli studenti rivoluzionari iraniani. La traduzione dal tedesco è stata curata dal ten col A. Lepori. (ndr)

Introduzione

Questa impresa militare USA del 24/25 aprile 1980 presenta aspetti interessanti sia per il confronto che permette di stabilire con operazioni analoghe avvenute nel passato (come il prelievo di Mussolini prigioniero al Gran Sasso durante l'ultima guerra mondiale e i più recenti raids di Entebbe e di Mogadiscio), sia per un insegnamento utile per il futuro. Alla descrizione dello svolgimento dell'azione, ricavato da molte pubblicazioni accessibili a tutti, faremo seguire una breve analisi per mostrare alcune possibili cause del suo fallimento.

Prima parte: svolgimento dell'azione

Innanzitutto un cenno ai *responsabili dell'operazione* e ai *principali mezzi* impiegati.

La pianificazione del raid iniziò già cinque giorni dopo l'occupazione dell'ambasciata americana a Teheran. Sono occorsi circa sei mesi di continue esercitazioni nella zona desertica dell'Utah (Nevada) prima di poter dare il via a questo colpo di mano.

I tre rami delle Forze Armate Americane, esercito, marina e aviazione, hanno preso parte alla sua esecuzione.

Il comando è stato esercitato a tre diversi livelli:

- *Pentagono*: il generale David Jones, delle Forze aeree (USAF)
- *nella zona dell'operazione*, ma fuori dallo spazio aereo iraniano: il comandante James Vaught, che dirigeva l'azione da un posto di comando aereo della marina (US Navy)
- *con gli esecutori*: il colonnello Charles Beckwith, dell'esercito (US Army).

I collegamenti sono stati assicurati durante tutta l'operazione: il presidente Carter era orientato in ogni momento sugli sviluppi dell'azione. Ma non tutto deve

essere filato liscio durante le trasmissioni radio. In alcuni casi si è parlato nientemeno che di caos e di insufficiente disciplina radio, una vera cuccagna per il servizio d'intercettazione sovietico.

Accenniamo ai *più importanti mezzi* impiegati per l'esecuzione del raid.

- 6 *Hercules C-130*, aerei da trasporto in grado di portare un carico di 20 tonnellate o 92 soldati o 64 paracadutisti, a una velocità di circa 600 km/ora e con un'autonomia, a pieno carico, di 4200 km; tre di questi velivoli avevano il compito primario di rifornire in carburante gli elicotteri giunti nella *base «Desert one»*, vicino alla città di Tabas;
- 8 *Sikorsky/RH-53D* (detti anche «*Sea Stallion*»), elicotteri pesanti da trasporto, in grado di portare un carico di 10 tonnellate oppure da 38 a 64 soldati, a una velocità di circa 280 km/ora e con un'autonomia, a pieno carico, di 400 km;
- l'*unità* di truppe scelte «*Delta team*», specialmente addestrate per questa azione;
- per liberare gli ostaggi all'interno dell'ambasciata era previsto l'impiego di *aggressivi chimici fugaci*.

L'azione ha avuto inizio il 24 aprile 1980 con il decollo dei 6 *Hercules* da un aeroporto egiziano. Questi apparecchi hanno aggirato la penisola arabica, si sono posati, ancora nello stesso giorno, sull'isola Masira (Oman) per rifornirsi di carburante e si sono diretti al campo d'atterraggio improvvisato «*Desert one*», vicino a Tabas, come è già stato detto sopra.

Il 24 aprile sera hanno pure preso il via, dalla *portaelicotteri «Nimitz»*, stazionata nel Golfo di Oman, gli 8 *elicotteri RH-53D* diretti anch'essi a «*Desert one*» lungo una rotta che sorvolava una regione costiera montagnosa.

Secondo informazioni provenienti da una fonte ufficiale americana, due degli otto elicotteri non sono riusciti a percorrere gli 800 km dalla «*Nimitz*» al loro obiettivo: uno è dovuto atterrare in una zona desertica in seguito a un guasto al sistema idraulico, un secondo è stato colto da una tempesta di sabbia.

Ci si può chiedere come mai i piloti non fossero preparati a far fronte a simili situazioni. È pure incomprensibile che, dopo la perdita di due elicotteri, il comandante responsabile non abbia chiesto di sostituirli, facendone giungere altri due dalla *portaelicotteri «Nimitz»*.

Il Pentagono ha dato la seguente spiegazione: Il tempo a disposizione non era sufficiente per far intervenire due elicotteri di riserva, perché il *volo dalla «Ni-*

mitz» a «Desert one» avrebbe richiesto almeno cinque ore; inoltre bisogna aggiungere altre due ore per lo spostamento degli elicotteri da «Desert one» all'effettivo luogo d'impiego.

Il primo ad atterrare presso *Tabas* è stato un Hercules che ha scaricato truppa, con jeeps e motociclette, per assicurare l'atterraggio degli altri C-130 e degli elicotteri. Gli americani sono quindi stati in grado di bloccare un torpedone turistico iraniano, giunto inaspettatamente e di far prigionieri i 44 occupanti. È pure apparso un piccolo autocarro, che si è incendiato dopo esser stato colpito al motore. Il suo autista si è messo in salvo ed è fuggito su un autocarro che seguiva il primo e che è riuscito a invertire la marcia benché fosse fatto segno di un tiro tenuto basso, contro i pneumatici. Gli specialisti americani, vista la dinamica del secondo incidente, ritengono che si trattasse di contrabbandieri persiani, che devono evidentemente aver pensato di essere incappati in un posto di blocco della polizia iraniana.

Quando poi sul campo d'atterraggio «*Desert one*» un terzo elicottero ha subito un guasto al sistema idraulico ed è divenuto inutilizzabile, non era più a disposizione il numero minimo di elicotteri occorrenti per portare a termine l'operazione.

In quel momento, a voler credere alla versione ufficiale, venne dato l'ordine di ritirarsi. Si potrebbe però anche dubitare che la ritirata sia stata provocata dai sovietici. Infatti, messi al corrente dell'azione americana dai loro servizi segreti, i russi potrebbero essere intervenuti al più alto livello con minacce di natura militare, ad esempio quella di invadere l'Iran. A favore di questa ipotesi stanno sia la precipitazione con cui è avvenuta la ritirata degli americani, sia la relativa moderazione dell'Unione sovietica quando tutto il mondo è stato informato della fallita operazione.

Siccome il vero disastro, con perdita di uomini, è avvenuto *dopo l'ordine di ritirata*, esso non può venir messo fra le cause della ritirata. Si deve ritenere che la ritirata stessa sia avvenuta in modo estremamente rapido, quasi precipitoso. Questa potrebbe essere anche la spiegazione della collisione di un elicottero con un Hercules cisterna, che ne ha provocato l'esplosione.

La parte decisiva del piano per la liberazione degli ostaggi americani prevedeva uno spostamento aereo da «*Desert one*» a un secondo campo d'atterraggio nelle vicinanze di Teheran, per poi trasportare su autocarri l'unità di truppe speciali fino all'ambasciata americana, dove gli ostaggi erano prigionieri. Secondo le in-

formazioni date dal Pentagono, quest'operazione avrebbe dovuto svolgersi nella notte dal venerdì al sabato (25/26 aprile). Le truppe speciali avevano l'ordine di nascondersi, durante il giorno, nei pressi di Teheran. Gli elicotteri sarebbero giunti solo dopo l'assalto all'ambasciata.

Gli americani partivano dall'ipotesi che nei giorni del loro intervento gli ostaggi fossero sorvegliati da un debole contingente di guardia. Nelle sue dichiarazioni alla stampa Harold Brown, ministro della difesa, non ha però indicato su cosa si basavano precisamente gli Stati Uniti per conoscere le condizioni in cui si trovava l'ambasciata. Le voci, secondo cui le truppe speciali sarebbero state aiutate da persone che già si trovavano sul posto (che avrebbero, per esempio, fornito gli autocarri), non sono mai state smentite. Da parte militare, a Washington, si è pure accennato al fatto che la preparazione del piano d'impiego si basava su relazioni particolareggiate dei servizi segreti. Le truppe speciali disponevano evidentemente di aggressivi chimici con i quali poter mettere fuori combattimento le guardie dell'ambasciata.

Il piano prevedeva che, a liberazione avvenuta, gli ostaggi si sarebbero radunati sul piazzale dell'ambasciata; solo in questo momento gli elicotteri sarebbero intervenuti per accogliere sia gli ostaggi sia i loro liberatori. Nel frattempo gli Hercules sarebbero atterrati a «*Desert two*», un aeroporto abbandonato vicino a Teheran, e avrebbero assicurato il rientro in patria degli ostaggi liberati e dei militari dell'unità speciale. Quanto agli elicotteri, era già deciso dall'inizio che sarebbero stati abbandonati in Iran.

Una concatenazione di avvenimenti sfortunati ha causato l'insuccesso dell'operazione. La prima potenza tecnologica del mondo, gli Stati Uniti d'America, si sono così visti costretti a rinunciare a un progetto di eccezionale valore solo perché alcuni elicotteri non erano all'altezza della situazione. L'opinione pubblica americana si sta chiedendo a che punto si trovi la preparazione militare degli Stati Uniti.

In fin dei conti, per il tentativo di liberare gli ostaggi in Iran erano a disposizione i *migliori elicotteri*, i *piloti meglio addestrati* ed era stato possibile *studiare l'operazione a fondo*.

Il Pentagono è ancora debitore al popolo americano di una chiara risposta in merito.

Seconda parte: breve analisi

L'operazione era stata concepita con lucidità e teneva conto delle possibilità e

dei limiti dei mezzi tecnici impiegati. Il rischio maggiore era rappresentato dalla liberazione vera e propria degli ostaggi, cioè dall'istante in cui il «*Delta team*» avrebbe dovuto atterrare nei pressi di *Teheran*, al momento del *trasporto degli ostaggi* sugli Hercules a «*Desert two*», base pure vicina alla capitale.

Per quali motivi non è stato possibile terminare con successo neppure la prima fase, ossia il volo di otto elicotteri fino alla base intermedia «*Desert one*» presso Tabas?

La distanza dalla portaelicotteri «*Nimitz*» a «*Desert one*» corrispondeva ai due terzi dell'autonomia di trasferimento, che è poi il tragitto massimo percorribile dall'elicottero, quando il suo carico consiste di carburante da utilizzare per il volo. Senza dubbio erano stati scelti gli apparecchi più efficienti e i migliori piloti, allenati nel deserto di sale e sabbia dell'Utah, a prima vista simile a quello iraniano.

Malgrado ciò, come si è visto, due elicotteri non hanno potuto raggiungere l'obiettivo e un terzo si è guastato al momento di atterrare.

Anche gli Hercules hanno incontrato difficoltà nell'atterraggio a «*Desert one*», per colpa del *terreno troppo poco compatto* e non è da escludere che lo scontro di un Hercules con un elicottero al momento della precipitosa ritirata sia dovuto a una sbandata dell'Hercules durante le manovre per il decollo.

Inoltre, «*Desert one*» era attraversato da una strada, il che rendeva impossibile la *tutela del segreto*, elemento fondamentale per la riuscita dell'azione.

Una cosa è certa: la sparatoria e il blocco dei veicoli iraniani hanno distolto gli americani dal loro compito principale e ne hanno aumentato il nervosismo.

È possibile che la *ricognizione* americana prima del raid si sia svolta *solo di giorno* e non abbia quindi notato il traffico che, in quella zona, si svolge prevalentemente di notte, a causa del clima torrido.

La perdita di tre elicotteri (due per guasti al sistema idraulico, uno in seguito a una tempesta di sabbia) è da attribuirsi al fatto di non aver considerato col necessario rigore gli *influssi dell'ambiente*. È vero che tutti gli aspetti tecnici (materiale, portata, carburante, piloti, ecc.) erano stati studiati in modo perfetto e che l'azione era stata esercitata in un ambiente «analogo» a quello effettivo. È però chiaro che non sono stati fatti studi precisi sul luogo stesso, relativi alle *condizioni metereologiche* e alla *consistenza del terreno*: un «deserto» infatti può essere molto diverso da un altro.

Mentre al disopra della pianura desertica dell'Utah le *correnti ascendenti d'aria calda* hanno un certo carattere di normalità, sopra la zona desertica montagnosa dell'Iran meridionale esse sono molto più frequenti e importanti. Grandi bolle d'aria con un diametro di alcune decine di metri salgono incessantemente dal terreno e provocano, col loro moto veloce, una grande turbolenza nello strato d'aria fino ai mille metri, in modo di sottoporre a forte usura elicotteri e piccoli velivoli. Questa turbolenza irregolare produce un susseguirsi di piccole «tempeste di sabbia», con entità limitata a un diametro di 10-15 m, che sollevano i grannelli di sabbia del deserto a altitudini elevate. La sabbia tipica dei deserti iraniani è molto più ruvida e «dura» della sabbia dei deserti americani, in gran parte di origine fluviale; essa è quindi anche più dannosa e «aggressiva» per le parti meccaniche con le quali viene in contatto.

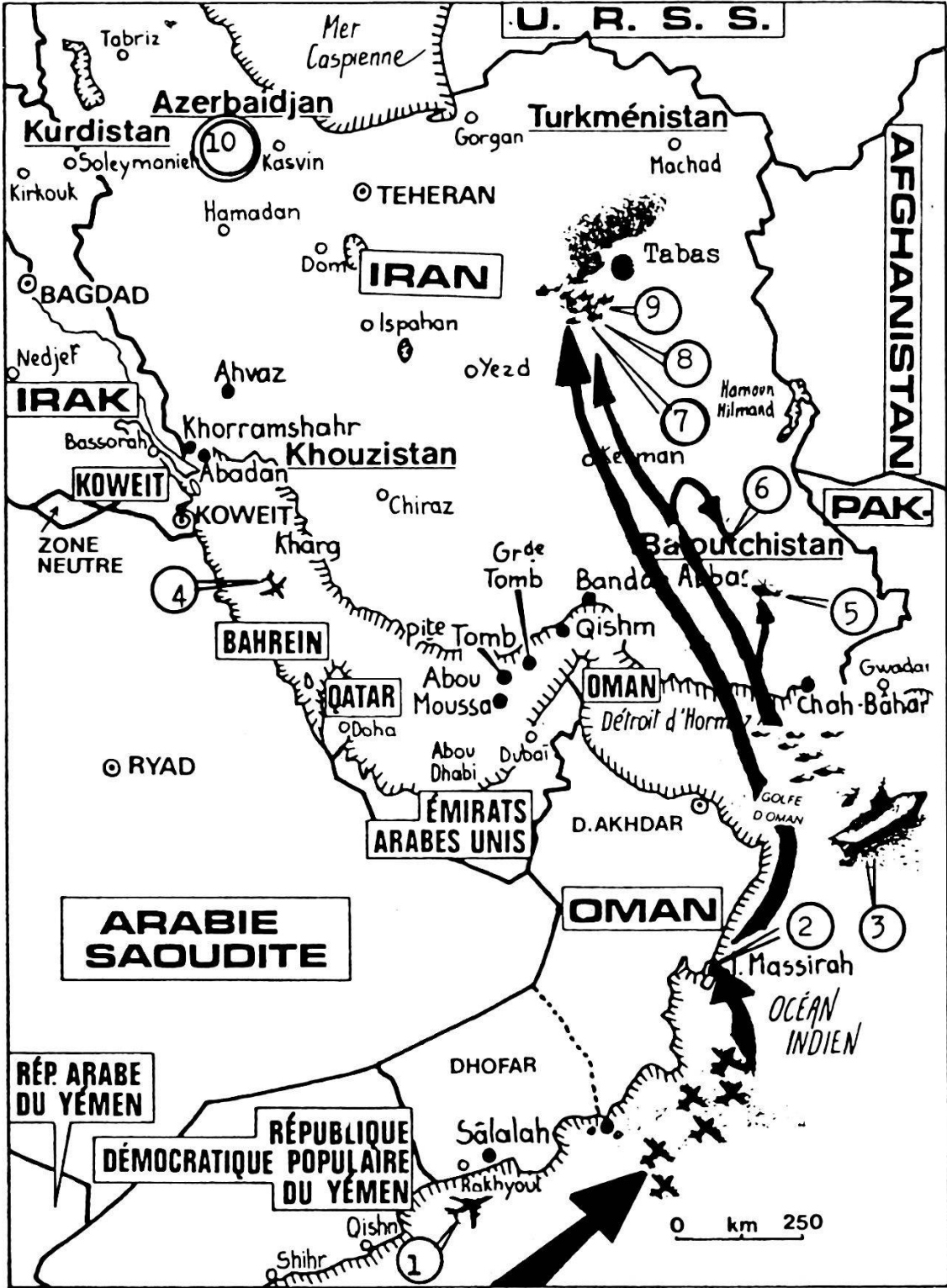
È assai probabile che questi fattori ambientali e la vicinanza di «Desert one» a un asse stradale siano stati la causa del fallimento del raid; non si deve dimenticare che, secondo la versione ufficiale americana, la spedizione è stata interrotta perché non c'era più a disposizione un numero sufficiente di elicotteri.

Terminiamo riproducendo alcuni passaggi di un articolo della «Tribune de Genève» del 2.6.80, in cui si considerava la situazione militare svizzera analizzata dal Dipartimento militare federale: esse ci sembrano adatte a stimolare la nostra riflessione su questo evento doloroso per la nazione americana.

«Nel suo discorso di benvenuto il presidente della Confederazione Chevallaz ha dichiarato che la Svizzera dispone di una solida infrastruttura difensiva, ma che è indispensabile rinnovare e ammodernare costantemente il nostro armamento. Tuttavia, ha aggiunto, *le armi più efficaci non servirebbero a niente se non fossero usate da uomini perfettamente istruiti, motivati e decisi a difendere il Paese*».

«Da parte sua il comandante di corpo Bolliger, comandante delle truppe d'aviazione e di DCA, ha dichiarato che l'invasione dell'Afghanistan ha dimostrato che il livello tecnico dell'esercito sovietico è superiore a quanto generalmente si pensava. Quanto agli Stati Uniti, il fallimento del loro raid in Iran ha messo in luce numerose lacune. *Sarebbe del tutto illusorio* — ha aggiunto Bolliger — *credere che un fratello maggiore accorrerebbe al nostro soccorso se dovessimo subire un colpo duro. Egli non ne ha i mezzi*».

" Blue light " - " Delta team "



Leggenda:

1. Aerei Boeing Awacs in volo tendono a offuscare e confondere i rilevamenti dei radar di Aden, Etiopia e Iran.
2. I sei C 130, partiti da una base aerea egiziana il giovedì 24.4., ore 10.30, atterrano sull'Isola di Masirah per il rifornimento di carburante. 3 C 130 sono aerei cisterna, mentre gli altri tre trasportano i 90 uomini dell'unità speciale «Blue light».
3. Giovedì 24.4., ore 20.30: otto elicotteri RH-53 D («Sea Stallion») decollano dalla nave «Nimitz».
Ore 23.30: otto caccia «Phantom» decollano in azione di pattuglia a protezione del convoglio aereo.
4. Un aereo in volo sul Golfo Persico assicura il ponte radio tra i diversi elementi impegnati nell'azione in corso.
5. Un elicottero, causa un guasto all'impianto idraulico, è costretto a un atterraggio di emergenza. Gli occupanti saranno ricuperati.
6. Un secondo elicottero, causa un'avaria al rotore è costretto a rientrare alla base.
7. Venerdì 25.4., ore 02.00: i sei C 130 e i rimanenti elicotteri atterrano a «Desert one». Un terzo elicottero è in panna.
8. Ore 02.30: viene impartito l'ordine di interrompere l'azione e di rientrare alla base.
9. Ore 03.18: un elicottero e un C 130 vengono in collisione e s'incendiano nel corso della manovra di decollo.
Ore 04.00: l'ultimo C 130 decolla dal «Desert one»; tutti gli elicotteri vengono abbandonati sul posto.
10. «Desert two», base segreta e non individuata, dovrebbe trovarsi, presumibilmente, tra le montagne a NW di Teheran.

Osservazione:

Tutti gli orari indicati si riferiscono al fuso orario di Teheran.